

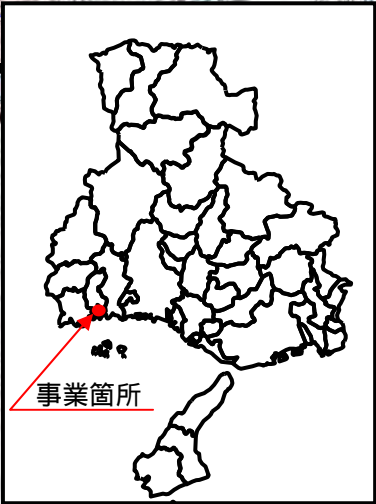
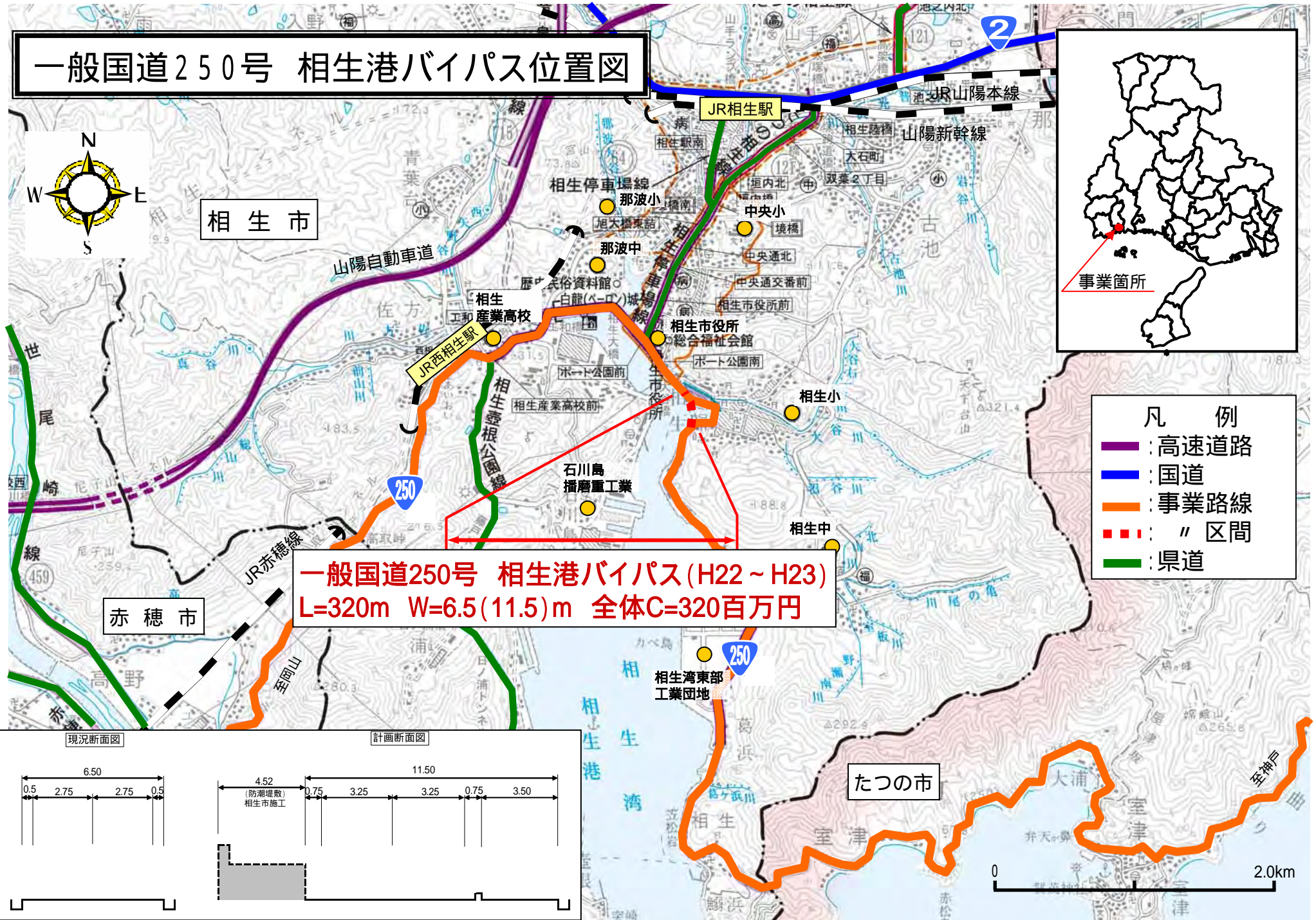
投資事業評価調書（新規）

部課室名	県土整備部土木局 地域道路室	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	地域道路室長 高井 嘉親 (主幹兼国道係長 濱 浩二)	内線	4362 (4374)
------	-------------------	---------------------	--------------------------------	----	----------------

事業種目	道 路	事業名	事業区間	総事業費	3.2億円
		道路改築事業 一般国道250号	相生市相生	内用地補償費	2.5億円
所在地				着工予定年度	完成予定年度
相生市相生				H22	H23
事業目的				事業内容	
<ul style="list-style-type: none"> ・国道250号は、神戸市から岡山県岡山市に至る延長約156kmの主要幹線道路で、国道2号とともに県西部の瀬戸内臨海工業地帯を相互に連絡することで地域の産業経済活動を支えている。 ・当該区間は、緊急輸送道路に指定されているが、コの字形に屈曲しており、車輛の走行性の低下及び大型車の離合が困難な状況であることから、バイパス整備による線形不良の解消を行う。 ・港湾改修事業（県事業）、相生湾埋立整備事業（市事業）の完了にあわせ、当バイパスを整備することにより、地域の利便性向上を図る。 ・当該地区には相生港の豊富な水産資源を活かした水産物販売所や大規模な造船施設が立地しており、当バイパスの整備により、地域の商業や産業の活性化に寄与するとともに、あわせて安全で安心な交通を確保する。 				道路改築（バイパス）L=320m 【道路規格】：3種2級（平地部） 【計画幅員】：W=6.5(11.5)m （2車線＋片側自歩道） 【計画交通量】 バイパス部：5,000台/日（H42推計） 現道部：1,200台/日 【現況交通量】 ：6,438台/日（H17センサス） 【負担割合】：国5.5/10、県4.5/10	

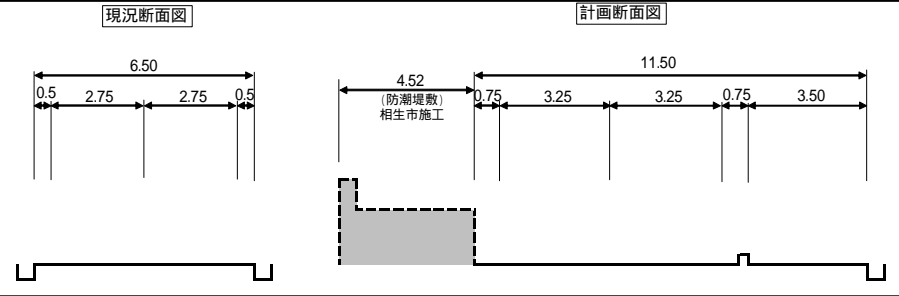
評価視点	評価結果の説明
(1)必要性 安全・安心を確保する道づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は、緊急輸送道路に指定されているが、コの字形に屈曲しており、車輛の走行性の低下及び大型車のすれ違いが困難な状況であるため、当バイパスの整備により、線形不良の解消を図る。 ・当該地区には、相生市立水産物市場や路線バスターミナル、大規模な造船施設等があり、通勤や来訪者等の自転車及び歩行者が安全で安心して利用できる道路を形成する。
くらしと交流を支える道づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・相生港は、相生市の新総合計画において、湾の保全や海洋スポーツを通じた青少年の健全育成、環境学習・市民の憩いの場としての活用をめざす「海のゾーン」に位置づけられており、当該路線は「海のゾーン」内の主要な道路となっている。
(2)有効性・効率性 有効性	<ul style="list-style-type: none"> ・費用便益比 B/C = 4.0 ・主要幹線道路の機能向上による走行時間の短縮を図り西播磨地域の経済、地域振興に寄与する。
代替性	<ul style="list-style-type: none"> ・埋立前の相生湾に沿ってコの字形に屈曲した現道の線形を考慮すると、抜本的な線形不良を解消するためには現道拡幅では困難である。相生湾の埋立地を利用するバイパス整備が施工性、経済性から最適な計画である。
効率性 (事業執行環境)	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾改修事業や相生湾埋立整備事業と合わせた道路整備を行うことでルート等に対する地元理解は得られている。 ・地元説明や用地取得に対する相生市の協力体制等、円滑な事業執行環境が整っている。
(3)環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> ・人家連坦部から離れた通過交通となり沿道住民の騒音低減等、地域の環境改善が図られる。
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路の機能強化と平成20年度完了の相生湾埋立整備事業、平成21年度完了の港湾改修事業にあわせた地域の利便性向上を図るため、早期の道路整備が必要である。 ・兵庫県の社会基盤整備プログラムにおいて前期(H20～H25)着手前期完了事業として位置づけられており、県ホームページ等により公表している。

一般国道250号 相生港バイパス位置図



- 凡 例
- : 高速道路
 - : 国道
 - : 事業路線
 - - - : " 区間
 - : 県道

一般国道250号 相生港バイパス (H22 ~ H23)
 L=320m W=6.5(11.5)m 全体C=320百万円



一般国道250号 相生港バイパス 道路改築事業



- 凡 例
- : 国道250号
 - - - : 事業区間
 - : 市道

一般国道250号 相生港バイパス (H22~H23)
L=320m W=6.5(11.5)m 全体C=320百万円

港湾改修事業
 H7~H21年度
 (兵庫県)

相生湾埋立整備事業
 H7~H20年度
 (相生市)



石川島播磨重工業
 造船所

相生湾
 相生ペーロン祭会場

至岡山市

至神戸市

至 野瀬埠頭

鉄工所

相生市立水産物市場

相生保育所

相生雨水ポンプ場

神姫バスターミナル

相生小学校

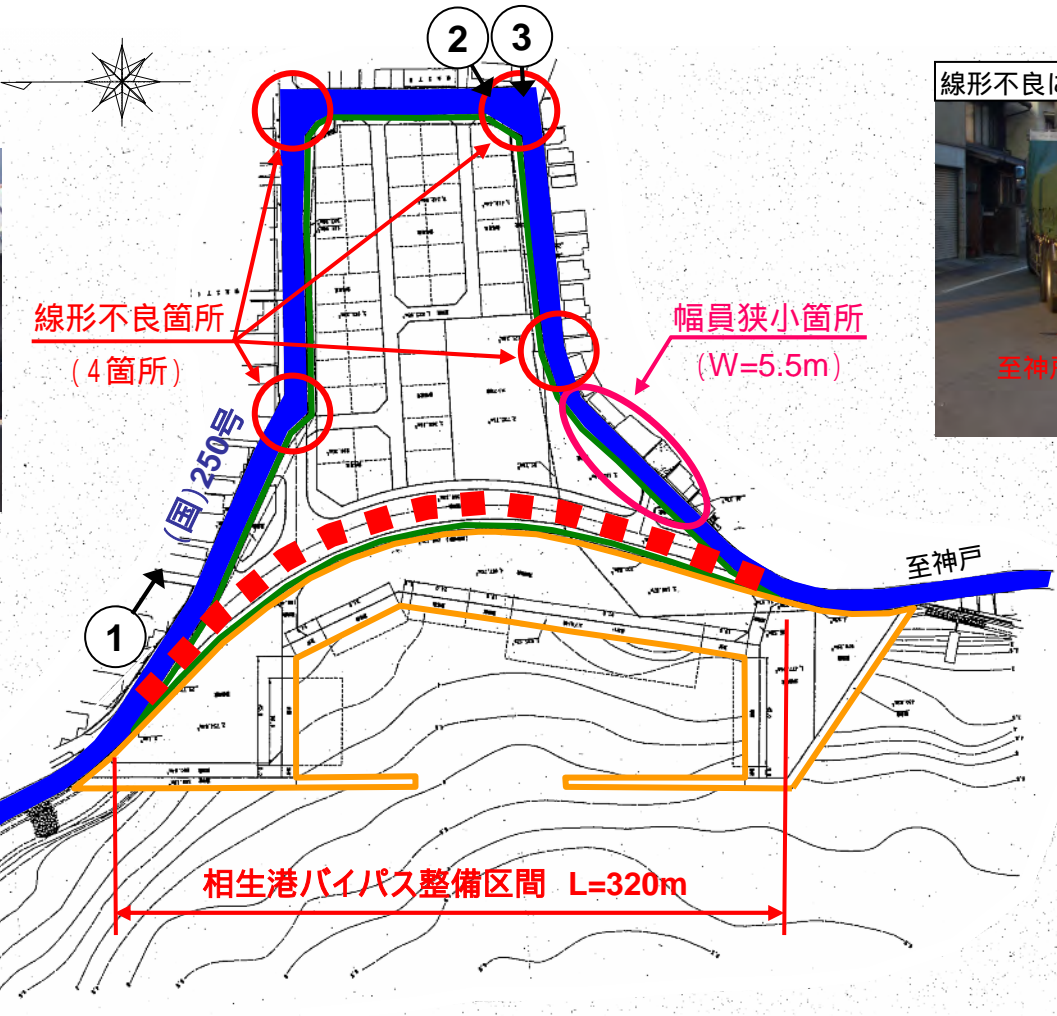
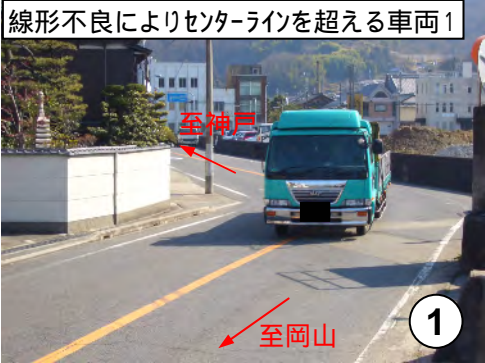
(市)相生古池線

龍山公園

250

250

現道の状況



(人身事故発生件数)

H17年度	: 2件
H18年度	: なし
H19年度	: 1件
H20年度	: 1件

【現道における問題点】
 一般国道250号相生市相生地内は、2車線あるものの車道幅員が規格外となっており、歩行者及び自転車の安全性が確保出来ていない状況である。
 また、当該区間は緊急輸送道路に指定されているが、コの字型に屈曲しており、車両の走行性の低下及び大型車の離合が困難な状況であることから、バイパス整備による線形不良の解消を図り、安全で安心な交通を確保する。

スケジュール
当初計画及び実施工程

一般国道250号 相生港バイパス 事業スケジュール

工種	年度					
	H22			H23		
港湾事業 (竣工認可)	■					
調査・設計	■					
用地				■	■	
道路改良		■	■			

B / C根拠

便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
道路	走行時間短縮便益 目的地までにかかる時間が短くなることによる便益	整備無しの走行時間費用 - 整備有りの走行時間費用 走行時間費用: (交通量 × 走行時間) × 時間価値原単位 × 365日
	走行経費減少便益 交通の流れがスムーズになり燃費などが向上することによる便益	整備無しの走行経費 - 整備有りの走行経費 走行経費: (交通量 × 距離) × 走行経費原単位 × 365日
	交通事故減少便益 交通事故が減少することによる便益	整備無しの事故損失額 - 整備有りの事故損失額 事故損失額: [交通量 × 距離 × 交差点以外の事故損失原単位 + 交通量 × 主要交差点数 × 交差点部事故損失原単位]

費用便益比(B / C)算出根拠

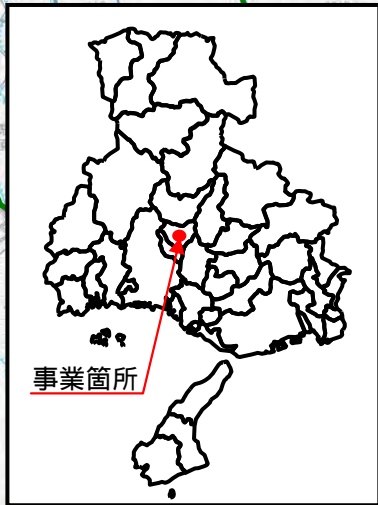
事業	事業名	B(便益)		代表的な効果	C(費用)			B / C
		便益額 (百万円)			総費用 (百万円)	事業費 (百万円)	維持管理費 (百万円)	
道路	一般国道250号 相生港バイパス	走行時間短縮便益	941	時間短縮: 1.0分 0.4分 現況交通: 6,438台/日 計画交通: 5,000台/日	287	271	16	4.0
		走行経費減少便益	213					
		交通事故減少便益						
		計	1,154					

投資事業評価調書（新規）

部課室名	県土整備部土木局 地域道路室	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	地域道路室長 高井 嘉親 (主幹兼国道係長 濱 浩二)	内線	4362 (4374)
------	-------------------	---------------------	--------------------------------	----	----------------

事業種目	道路	事業名	事業区間	総事業費	4.5億円
		道路改築事業 一般国道312号	神崎郡市川町 屋形～浅野	内用地補償費	1.3億円
所在地		着工予定年度		完成予定年度	
神崎郡市川町屋形～浅野		H22		H24	
事業目的			事業内容		
<ul style="list-style-type: none"> 一般国道312号は、京都府宮津市を起点とし豊岡市、朝来市を経て姫路市に至る約139kmの主要幹線道路であり、但馬地域と中播磨地域を相互に連絡する県南北軸を形成する路線である。 当該区間は、緊急輸送道路に指定され、交通量約10千台であるものの未改良となっており、幅員狭小及び線形不良による車両の離合困難等、走行性が低下している状況である。 当該区間を改築し、中播磨地域の活性化に寄与するとともに緊急時における播但連絡道路の代替路線としての機能強化を図り、安全で安心な交通を確保する。 			道路改築（現道拡幅）L=1,200m 【道路区分】：第3種第3級 【計画幅員】：6.0(7.50)m(2車線) 【計画交通量】：6,500台/日(H42推計) 【現況交通量】：9,841台/日(H19実測) 【負担割合】：国5.5/10、県4.5/10		
評価視点		評価結果の説明			
(1)必要性 安全・安心を確保する道づくり		<ul style="list-style-type: none"> 当該区間は、国道312号和田山～姫路間で唯一の未改良区間であり、通過する車両の走行性低下及び大型車のすれ違いが困難な状況のため、未改良区間の解消を図り車両の安全で安心な交通を確保する。 当路線は、播但連絡道路に平行しており、交通事故や冬期の積雪、災害等による通行止時の迂回路となっている。十分な車道幅員を確保し、災害に強い道路とする。 			
くらしと交流を支える道づくり		<ul style="list-style-type: none"> 市川町と隣接する神崎町、福崎町の中心部間を連絡し県内の地域間交流、連携の促進に寄与する。また、高速道六基幹軸を形成する播但連絡道路へのアクセス向上が図られる。 			
県土の活用を進める道づくり		<ul style="list-style-type: none"> 当路線は、市川町総合計画において「広域幹線道路網の整備」として位置付けられており、地域の骨格を形成する道路である。 			
(2)有効性・効率性 有効性		<ul style="list-style-type: none"> 費用便益比 $B/C = 1.2$ 主要幹線道路の機能向上による走行時間の短縮を図り中播磨地域の経済、地域振興に寄与する。 			
代替性		<ul style="list-style-type: none"> 当該区間は、市川に面した線形であるため河川側への拡幅は困難であるが、播但連絡道路側の余地を有効利用した現道拡幅が最適なルートである。 			
効率性 (事業執行環境)		<ul style="list-style-type: none"> 「国道312号及び播但連絡道路建設促進期成同盟会」から早期整備の要望がなされている。 地元説明や用地取得に対する市川町の協力体制等、円滑な事業執行環境が整っている。 			
(3)環境適合性		<ul style="list-style-type: none"> 車道を2車線確保することにより、自動車走行速度が向上しCO2排出量の低減など地域の環境改善が期待できる。 			
(4)優先性		<ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路の強化、中播磨地域の交流促進に向けて早期に事業着手する必要がある。 兵庫県社会基盤整備プログラムにおいて前期(H20～H25)着手完了事業として位置づけており、県ホームページ等により公表している。 			

一般国道312号 浅野拡幅位置図



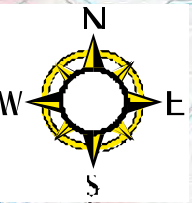
姫路市

一般国道312号 浅野拡幅(H22 ~ H24)
 L=1,200m W=6.0(7.5)m 全体C=450百万円

福崎町

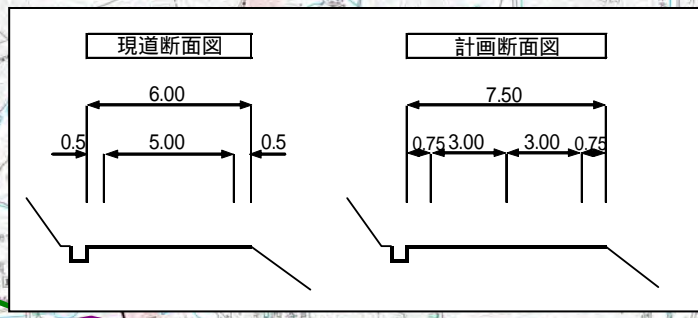
神崎町

市川町

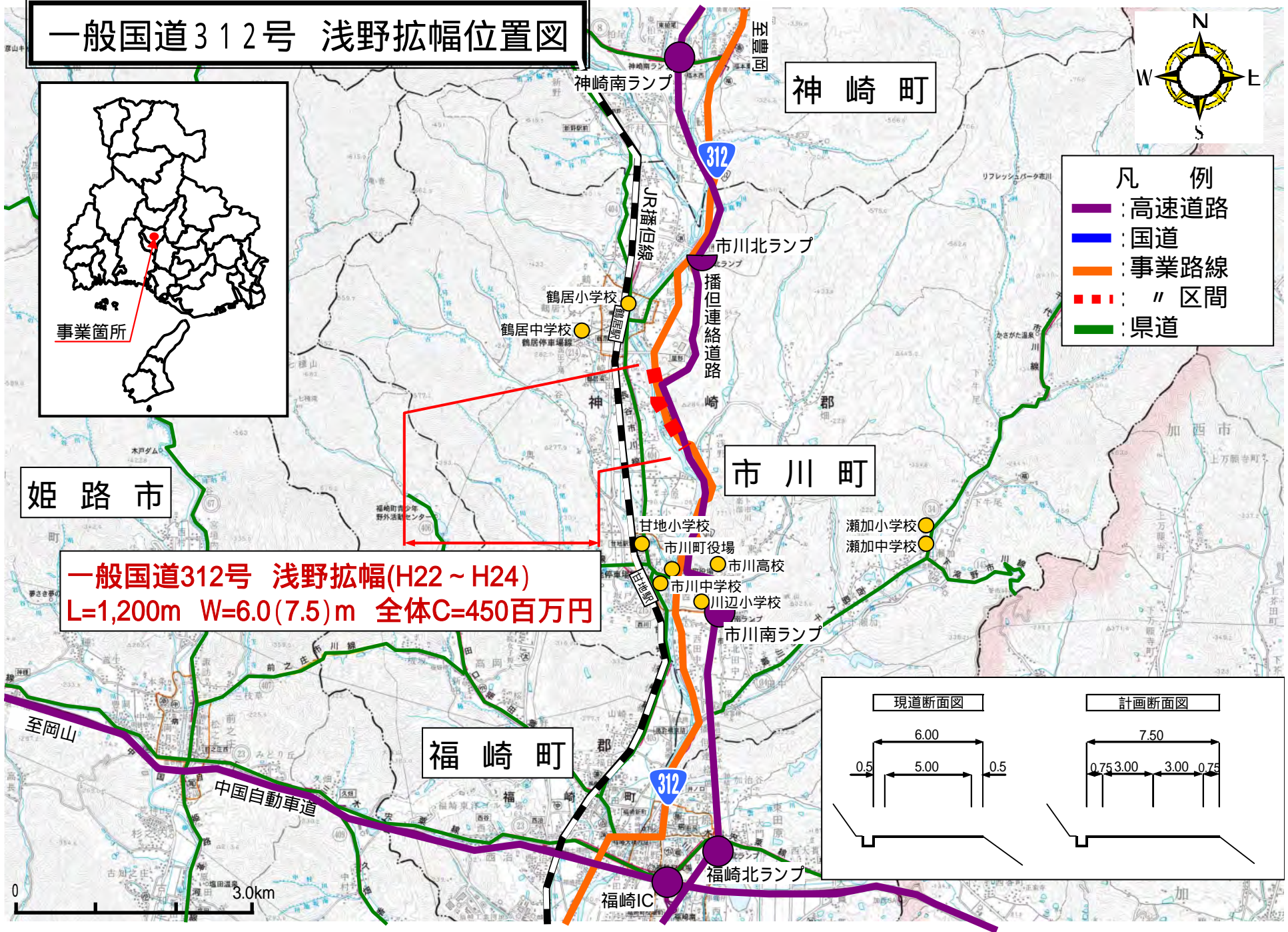


凡 例

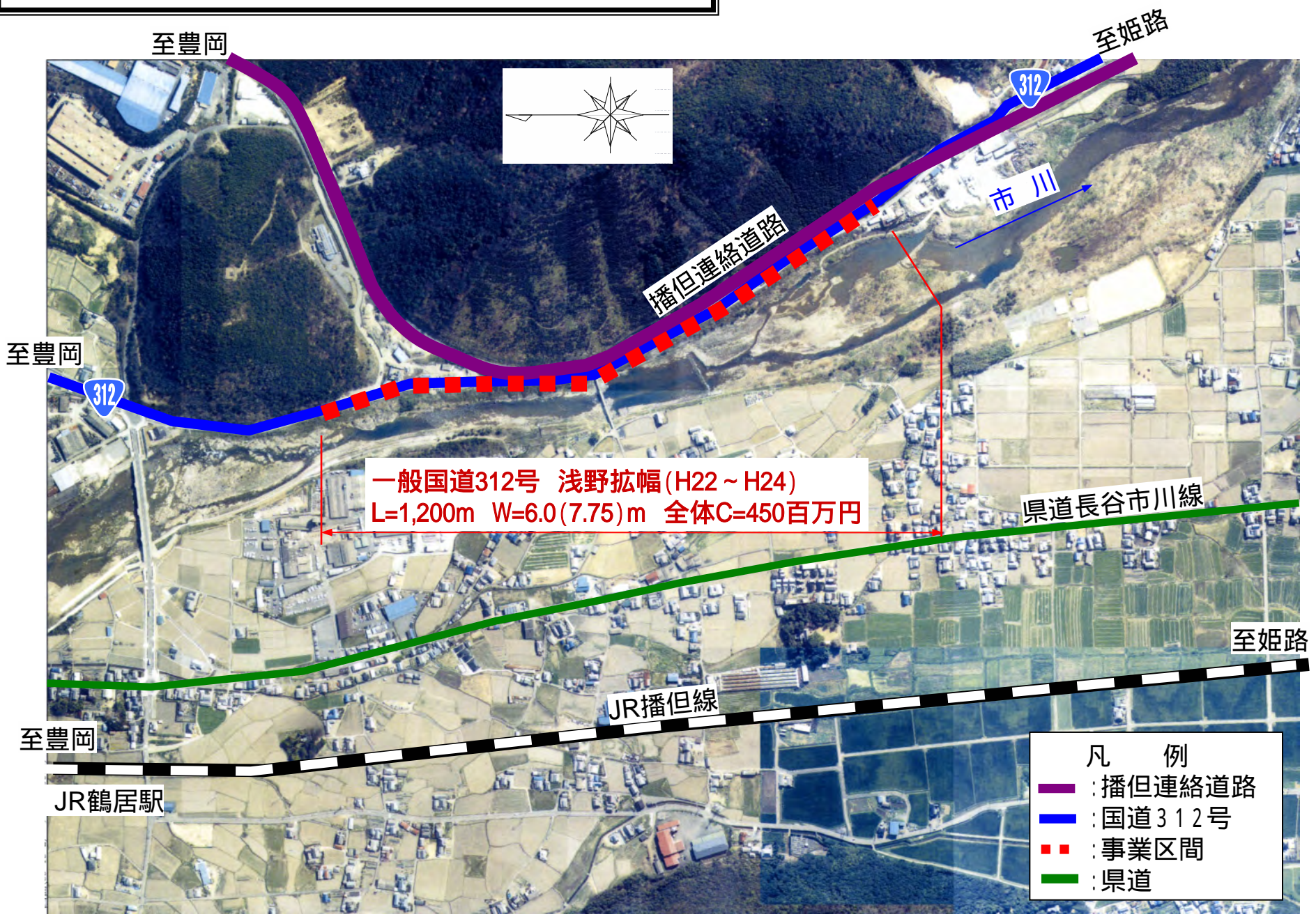
- : 高速道路
- : 国道
- : 事業路線
- · - · : " 区間
- : 県道



0 3.0km



一般国道312号 浅野拡幅 道路改築事業



現道状況

車両の離合時は路肩を走行

播但連絡道路



大型車の走行状況



(現道における課題)

市川町屋形～浅野間の国道312号は、和田山～姫路間で唯一の未改良区間。

当区間は、緊急輸送道路に指定されているものの約9,800台/日(うち大型車1,300台/日)あり車両が離合する際、路肩を走行し危険な状況である。

国道312号は、災害や交通事故、冬期の積雪時に播但連絡道路を通行止した時に迂回路として使用される路線である。(市川南ランプ～神崎南間の通行止め回数:26回(過去5年))

新規事業

当回事業

一般国道312号 浅野拡幅 事業スケジュール

工種	年度											
	H22				H23				H24			
調査・設計	■											
用地					■							
道路改良					■				■			

B / C根拠

便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
道路	走行時間短縮便益 目的地までにかかる時間が短くなることによる便益	整備無し of 走行時間費用 - 整備有りの走行時間費用 走行時間費用: (交通量 × 走行時間) × 時間価値原単位 × 365日
	走行経費減少便益 交通の流れがスムーズになり燃費などが向上することによる便益	整備無し of 走行経費 - 整備有りの走行経費 走行経費: (交通量 × 距離) × 走行経費原単位 × 365日
	交通事故減少便益 交通事故が減少することによる便益	整備無し of 事故損失額 - 整備有りの事故損失額 事故損失額: [交通量 × 距離 × 交差点以外の事故損失原単位 + 交通量 × 主要交差点数 × 交差点部事故損失原単位]

費用便益比(B / C)算出根拠

事業	事業名	B(便益)		C(費用)			B / C
		便益額 (百万円)	代表的な効果	総費用 (百万円)	事業費 (百万円)	維持管理費 (百万円)	
道路	一般国道312号 浅野拡幅	走行時間短縮便益	515	456	399	57	1.2
		走行経費減少便益	23				
		交通事故減少便益	0				
		計	538				